[illegible] в Москве [illegible]
в провинции 5 руб.

Российская Коммунистическая Партия (большевиков).

ПРАВДА

Пролетарии всех стран соединяйтесь!

Орган Центральн. Ком. и Московск. Ком. Р. К. П. (большевиков).

РЕДАКЦИЯ: Москва, Тверская, 48. * ГЛАВНАЯ КОНТОРА: Москва, Ваганьковский пер., 5.

Прием по делам редакции: ежедневно, кроме праздничных дней, с 5 до 7 час. вечера.

Телефоны: Телефонограммы [illegible]. Общий 2-48-[illegible]. Секретарь редакции 4-01-32. Ночной редакции 4-53-54.

Условия подписки на один месяц—75 руб. Подписка принимается только от учреждений и организаций. Требования на высылку газет просим направлять в агентства Центропечати. Контора открыта ежедневно, кроме праздников, от 10 ч. утра до 4 ч. дня. Телефон к-ры 3-55-13, 4-48-47.

№ 294. Среда 29 декабря 1920 | ЕЖЕДНЕВНАЯ ГАЗЕТА. № 294

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

ОБМЕН НОТАМИ С РУМЫНИЕЙ.

УСПЕХИ БОЛЬШЕВИЗМА В СЕВЕРНОЙ АМЕРИКЕ.

РУССКО-ЛАТВИЙСКИЕ ТОРГОВЫЕ СНОШЕНИЯ УЛУЧШАЮТСЯ И ВСКОРЕ ПРИМУТ РЕАЛЬНЫЕ ФОРМЫ.

ДЕЛЕГАТАМ С'ЕЗДА, ЧЛЕНАМ ПРЕЗИДИУМОВ ГУБЕРНСКИХ И УЕЗДНЫХ К-ТОВ.

Членов президиумов губернских и уездных комитетов Ц. К. РКП. просят притти на совещание по вопросу о субботниках, ближайших партийных конференциях и др., в пятницу, к 11 час. утра, в Митрофаньевский зал, в Кремле.

ЦКРКП.

ВОЕННЫМ ДЕЛЕГАТАМ 8-ГО С'ЕЗДА СОВЕТОВ.

По окончании работ С'езда сост. совещание по обсуждению проекта нового Положения о политическо-просветит. комиссиях в частях армии и флота. Тезисы и проект Положения можно получить в Политуправлении, Сретенск. б., 6, кв. 29, комн. 4. О дне и месте совещания будет об'явлено особо.

Всем губкомам и укомам.

Рождественские праздники обычно отмечались сильным сокращением, а иногда и полным прекращением погрузочной работы на станциях железных дорог. Между тем, продовольственное и особенно топливное положение страны таково, что в предстоящие рождественские праздники никакое сокращение погрузок не может быть допущено и в праздничные дни должна полностью выполняться норма погрузки.

Поэтому Ц. К. РКП. предлагает всем партийным организациям, немедленно войдя в самый тесный контакт с железнодорожными и советскими органами, напрячь все силы к сохранению прежнего уровня погрузки и повышения его в тех местах, где эта погрузка была ниже нормы. В числе одной из мер для достижения этой цели может быть по примеру прошлого года устройство субботников и воскресников, соединенное с широкой агитацией среди непартийных рабочих и крестьян.

Центральный Комитет Р. К. П. (большев.).

8-й с'езд Советов в изображении буржуазии и 8-й с'езд Советов в действительности.

Перед восьмым С'ездом Советов вся буржуазная печать, русская и иностранная, дала ряд телеграмм «из самых достоверных источников», будто бы на нем ожидается великий раскол внутри коммунистической партии, за которым последует и неизбежный крах советской власти. Газеты пестрели и пестрят рядом самых сенсационных известий, заметок, статей, даже передовиц. Все они сводятся к одному и тому же: борьба «верхов» и «низов», «правых» и «левых», бешеное ожесточение этой борьбы в связи с вопросом о концессиях, внешней политике, специалистах, комиссарах, чрезвычайках и проч. и проч. А последнее английское радио, которое долженствует дать правдивое изображение того, что уже происходило на С'езде, гласит, что «в Москве левые коммунисты захватили власть в свои руки, настаивают на коренном изменении политики, рвут договоры и проч.

Все эти ужасы приведены в известную, с позволения сказать, «систему». Господа буржуа подхватывали каждое словцо из области нашей самокритики, ни капли не понимали ее значения (ибо судили о ней по парламентским и непарламентским буржуазным шаблонам), присочиняли еще солидную толику от себя и—так как «der Wunsch ist Vater des Gedankens» («желание — мать мысли»)—то они видели уже «духовными очесы», «неизбежный финал», т.-е. провал пролетарской диктатуры.

А между тем, самое характерное, что обнаруживает С'езд, это—удивительная сплоченность. В рядах фракции ни один из вопросов не вызвал серьезных разногласий, разногласий по существу. Даже такой вопрос, как вопрос о концессиях, на котором белые думали нажить особенно большой политический капиталец, даже этот вопрос, несмотря на всю его сложность, не вызвал никакой трещины. Партийная масса настолько выросла, настолько научилась разбираться в политике, так поняла необходимость величайшей тактической эластичности, что не было ни одного голоса против линии, которую в данном вопросе решила вести Ц. К. партии и Совнарком. Вся критика, все предложения по другим вопросам отличались крайней деловитостью. Да и сами внутрипартийные группировки приобрели уже иной характер, чем раньше: по одним вопросам деление одно, по другим — другое, группировки перекрещиваются и начинают терять характер «течений» старого времени.

Но не только внутри партии мы видим полное единодушие, несмотря на деловую дискуссию. Характерен и тот факт, что в пленуме С'езда вот уже по ряду пунктов беспартийные идут в ногу с коммунистами. Речи их представителей были отнюдь не речами «оппозиции». Наоборот, в основном и решающем здесь было опять-таки полное единство. Это значит, что беспартийный передовик идет за передовиком в квадрате, передовиком партийным. Коммунистическая партия признана здесь своей партией, хотя и не формально.

Даже речи Дана, Вольского, Штейнберга (меньшевиков, эсеров группы «Народ», левых эсеров), по сравнению с их прежней позицией, были, несмотря на все вылазки, прямо смиренномудрыми. Ибо даже для них Советская власть стоит в сознании, как незыблемая скала, как факт величайшей прочности.

Деловым, дружным, спокойным, и в то же время ставящим грандиозные задачи, С'ездом открывает Россия свой путь через великий перевал истории. В этом единстве воли залог будущего успеха и будущих побед на хозяйственном фронте, где враг особенно жесток, особенно коварен и особенно силен.

К вопросу о борьбе с бюрократизмом.

Вопрос о борьбе с бюрократизмом в советских учреждениях стал в настоящее время вопросом актуальным и дожидается своего разрешения от такого авторитетного собрания, как 8-й с'езд Советов.

Но как бы ни был разрешен этот вопрос, будут ли приняты те или другие тезисы, они лишь будут указанием в дальнейшей работе, которая нам предстоит.

Прочитав внимательно тезисы тов. Зиновьева «О мерах улучшения советского аппарата», я коснусь 13-го пункта этих тезисов, в котором указывается, как на одну из мер улучшения—на определение правильного штата и изучение норм труда советских служащих. Работать не так легко, как это может казаться некоторым очень уважаемым, но все-таки незнакомым с канцелярским трудом, товарищам.

Если обратиться к тарифному аппарату профсоюза совработников, то, по всей вероятности, можно было бы найти весьма ценные материалы, которые придали бы большую ясность этому вопросу. Если же этой ясности не будет, можно опасаться, что после принятия данных тезисов будет создан какой-либо новый главк или центр—«Изучкадштатруд». Для того, чтобы этого не было, нужно раз навсегда сказать, что это является работой исключительно профсоюзов и в первую очередь союза совработников.

Здесь уместно вспомнить слова т. Томского на заседании фракции 5-й всероссийской конференции профсоюзов:

«Кто хочет серьезно бороться с бюрократизмом в советских учреждениях, тот должен обращаться к союзу совработников». Эти слова должны быть претворены в жизнь. Необходимо сделать нужные выводы, которые дали бы возможность профсоюзу совработников сказать свое [illegible] веское слово и начать борьбу с [illegible] [illegible].

Для этого 8-ой с'езд должен указать работникам на местах, что решения профсоюзов в области нормирования труда и борьбы с волокитой должны быть для них обязательны.

В настоящее время ответственные [illegible] советских учреждений зачастую [illegible] или не хотят исполнять союзных постановлений.

Яркой иллюстрацией может послужить московская практика, напр., практика В. С. Н. Х., который усердно не хотел подчиняться постановлениям не только Губотдела совработников, но даже Губсовета по вопросу о ликвидации своего специального тарифного аппарата.

Переходя к следующему вопросу, затронутому тов. Зиновьевым о переводе излишних служащих на производительный труд, хочется сказать: неужели не слышит он воплей руководителей советских учреждений о недостатке служащих? Нужно еще указать на следующее: несмотря на то, что вся предыдущая система основана на сокращении штатов; в результате штаты не сократились, но фиктивно увеличились ради добывания большей премии, и это было, ведь, сделано руководителями учреждений, для которых постановления союза считаются почему-то необязательными.

Здесь не надо забывать еще, что каждое учреждение смотрит с точки зрения своего ведомства, поэтому об'ективно оно не может заниматься такой работой, которая действительно могла бы содействовать сокращению штатов.

Примечательно же то обстоятельство, что строительство советского аппарата находится лишь в стадии развития, когда из-за каждого нового проекта создается новое учреждение для проведения этого проекта в жизнь.

Необходимо самым серьезным образом пересмотреть всю структуру советского аппарата в смысле большей его централизации. Это, конечно, может быть и должно быть сделано лишь совместно с экономическим отделом союза.

Вопрос о методах перевода излишних служащих на производительный труд заслуживает внимания, но это вопрос не сегодняшнего дня. В настоящий же момент 8-ой с'езд, принимая тезисы т. Зиновьева, должен прибавить необходимые поправки, которые ясно определили бы роль профсоюза совработников и значение его в борьбе с бюрократизмом, что во многом облегчило бы работу и союза и советских учреждений.

К. ДИАМЕНТ.

VIII Всероссийский с'езд Советов.

5-й день.

Доклад т. Троцкого.

(Окончание).

Далее тов. Троцкий переходит к вопросу об эксплоатации жел. дорог. План эксплоатации жел. дорог, главным образом, базируется на том паровозном парке, который мы в результате приказа № 1042 имеем в любой момент. Но, помимо этого, во второй половине 1921 г. предполагается поступление около 1,000 мощных паровозов, заказанных за-границей. Таковое поступление дает нам возможность несколько больше вложить на капитальный ремонт и восстановить необходимое равновесие в ремонте паровозного парка. В области эксплоатации за истекший период достигнут, несомненно, значительный успех. Так, в феврале ежедневная погрузка по всей сети составляла 5,900 ваг., а в ноябре она достигла 12,000 вагонов. Это увеличение находится вне зависимости от увеличения сети. Так, погрузка на 100 верст в феврале достигла 12 ваг., а в сентябре уже 23 ваг., дав увеличение, таким образом, на 90 проц. С точки зрения выполнения заданий высшего совета по перевозкам результаты таковы: за апрель — 85%, май — 104%, июнь — 99%, июль — 77%, август — 70%, сентябрь — 110%, октябрь — 108% и ноябрь — 105%. Значительное понижение процентных выполнений в июле и августе произошло не по вине Наркомпути, и вызвано исключительно непред'явлением грузов. В общем и целом все-таки наблюдается превышение выполнений над плановыми заданиями. Это показывает еще на несовершенность плана, ибо тот план хорош, который предполагает максимум напряжения технических сил и живой рабочей силы, выполняется точка-в-точку. Конечно, мы до такого плана еще не доросли. Мы будем итти к нему постепенно. В отношении приказа № 1042, который был рассчитан на выполнение в 4½ г., в процессе работы оказалось возможным сократить срок до 3½ лет. Комиссариатом Путей Сообщения разрабатываются [illegible] методы более полного и рационального использования сил паровозов. Они сводятся к тому, что вводится более точная система учета работы паровозов, и вместе с тем, в виду невозможности следить из единого центра за каждым паровозом на всей сети из часа-в-час его жизни, — естественно вытекает необходимость некоторой децентрализации в области эксплоатации паровозов. Управление дорог следит за работой каждой группы паровозов по участкам. В центре следит за работой всех комплексов паровозов, об'единенных по отдельным дорогам. Только высшая централизация плановых заданий при децентрализации исполнений обеспечивает полный успех эксплоатации железных дорог. Этот вывод сделан на основании опытов, и Наркомпуть пришел к необходимости построить более или менее законченный план на длительный период времени. Сейчас такого рода план строится на месяц. Наркомпуть поставил перед собою в настоящее время задачи: учесть паровозный парк на 1920 г. на основании прик. № 1042 и, присоединив к этому все улучшения в области эксплоатации паровозов и вагонов парка, а также и др. факторы, создать план эксплоатации на 1921 г. Это в первый раз не только в России, но и вообще в истории транспорта производится попытка разработать единый план эксплоатации железных дорог. Результат этого плана состоит в том, что Наркомпуть говорит всем хозяйственным ведомствам и всей стране: в 1921 г. железнодорожный транспорт в состоянии выполнить 4.600.000.000 вагоно-верст, или, за исключением 23% всей перевозочной работы, бронируемой за военным ведомством, страна в следующем году может получить 1,712 миллиардов пудо-верст. Выполнение этого плана разбивается на три периода: первый период равен 3 месяцам года, средний период — 6 месяцам, когда работа гораздо живее, и последний период — 3 месяца поздней осени и начала зимы. В виду невозможности заранее предвидеть в точности исчислить, сколько именно пудо-верст придется провозить в качестве резерва на всякий непредвиденный случай, бронируется в 25%. Таким образом, за исключением резервных 25% и предоставлением военному ведомству 23% перевозочной мощности железных дорог, все остальные пред'являются всем ведомствам, нуждающимся в путях сообщения. Ведомства, с своей стороны, должны будут пред'явить свои заявки на перевозки на весь 1921 г. Получается возможность широкого общегосударственного контроля и проверки всех ведомств в той области, где они друг с другом соприкасаются. На первые 3 мес. рассчитано по плану 12,370 ваг., во вторые 6 месяцев—23 тыс. и, наконец, в третий период — 20 тыс. вагонов ежедневной погрузки. В настоящее время ежедневная погрузка не превышает 12½ тыс. ваг. на всей сети дорог. Общая сумма — 4,600.000.000 вагоно-верст, предполагаемых к перевозке в предстоящем году представляет собой большой шаг вперед в сравнении с произведенной работой в настоящем году, не превышающей в общем 2.200.000.000 вагоно-верст. Это превышение почти в 2½ раза слишком опирается исключительно на дальнейшей работе по приказу № 1042, при сохранении прежнего темпа работ.

Переходя далее к вопросу о водном транспорте, тов. Троцкий говорит, что, несмотря на принятые меры, водный транспорт находится в более тяжелом состоянии, чем железнодорожный транспорт. После войны мы получили едва ли более 40—50% подвижного состава водного транспорта. Но, кроме этого печального факта, сказалось и то, что мы от прошлого не получили никаких методов централизованного государственного управления водного транспорта. Их пришлось создавать в труднейших условиях разрушения техники. И первым требованием разума являлось перенести опыт централизованной эксплоатации железных дорог в область водного транспорта. Вот почему об'единение бывшего главода с НКПС не только в области эксплоатации, но и в области общих методов управления являлось элементарным требованием государственного и транспортного разума. Дальнейшее сближение обоих видов транспорта является условием жизни и смерти для самого водного транспорта. Внесение централизации в водный транспорт дало положительные результаты. Правда, трудно эти результаты иллюстрировать, так как учет работ водного транспорта стоит на более низкой степени, чем учет работы железнодорожного транспорта. Но вот две грубые цифры: в навигацию 1919 г. вывезено 341 милл. пуд., в 1920 г. — 583 милл. пуд.

Тов. Троцкий цитирует доклад сибирского округа путей сообщения, подписанный одним из видных водников, бывшим членом цекводо, тов. Карповым, в котором приводятся [illegible] значительные преимущества и положительные результаты, полученные благодаря нарождению методов Наркомпути на управление водным транспортом. Так что в области железнодорожной, говорит тов. Троцкий, мы ушли вперед, водный транспорт необходимо должен подтягиваться по жел.-дор. транспорту, а не наоборот. Я думаю, обращается тов. Троцкий к с'езду, что Всероссийский с'езд советов скажет твердым голосом, что водный транспорт, как более [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] кустарно-раздробленный, должен в дальнейшем тесно примкнуть к жел.-дор. транспорту и равняться по его более совершенным методам.

В заключение тов. Троцкий остановился на общей организации Комиссариата Путей Сообщения. На ряду с работой Наркомпути, транспорт регулируется работой основной транспортной комиссии, с одной стороны, и высшим советом по перевозкам, с другой. Эти два крыла, междуведомственные, будут в дальнейшем непосредственно подчинены экономическому совещанию Совета Труда и Обороны. Основная транспортная комиссия представляет собой междуведомственный совет по вопросам транспорта в области ремонта, паровозостроения и вообще материального снабжения. Обозревая транспорт не в его внутренней замкнутости, а с точки зрения всего хозяйства в целом, то же самое делает высший совет по перевозкам, рассматривая транспорт, как орудие перевозок, опять-таки под углом зрения хозяйства в целом. Эти два междуведомственных органа являются совершенно незаменимыми регуляторами, спасающими ведомства от разобщения, замкнутости и внутренней бюрократизации. Централизация вообще, чем дальше, тем больше, применяется в области выработки общих норм и заданий, но поскольку речь идет об исполнении центр тяжести переносится на округа, на области и на реки. И чем богаче мы станем, тем более будет самостоятельность мест. Еще одно противоядие имеется против всевозможных бюрократических уклонений—это работа профсоюза работников транспорта. До сих пор в работе НКПС он работал рука-об-руку с лучшими руководителями железнодорожников и водников. Ныне упраздненный главполитпуть, выполнивший свою миссию, сыграл решающую роль в деле возрождения железнодорожного транспорта. Но, разумеется, Советская власть смотрела на этот аппарат, как на временный, вызванный исключительными условиями пережитой зимы и осени. Как только положение железнодорожного транспорта улучшилось, главполитпуть был упразднен. Отныне вся работа переходит, естественно, в профсоюз транспортных работников, которому нужно будет использовать новые принципы дисциплины, установленные главполитпутем, цектраном и профсожем. Если нам удалось повысить средний ремонт железнодорожного транспорта в 4 раза, то мы, главным образом, обязаны сознательным и активным участием рабочих профсоюзов в области транспорта. Следующий 1921 г. должен вместе с тем быть годом исключительных забот о железнодорожных тружениках. Как мы ни бедны, все же в этой области мы должны достигнуть достаточного улучшения.

Подходя к настоящей зиме, мы сталкиваемся с транспортом, находящимся еще в тяжелом состоянии, далеко еще невозродившимся, но вместе с тем не грозящим полным параличом, которого мы могли ожидать в середине прошлой зимы.

Если не прекратится темп работы, установленный сейчас, транспорт будет систематически и правильно улучшаться.

Во главе транспорта стоят в настоящее время лучшие, испытанные работники. Тов. Емшанов, нынешний комиссар путей сообщения, работал сперва на Пермской дороге, затем в центре, в коллегиях совещаний и комиссиях. В Коллегии Наркомпути работают работники с большим стажем и опытом. Тов. [illegible], проработавший раньше в центральном управлении по военным перевозкам, был затем комиссаром главного управления Наркомпути, теперь же [illegible] заместителем народного комиссара. Комиссаром главного управления назначен тов. Рудый, которого прекрасно знают сибиряки по его блестящей работе на сибирских дорогах после изгнания Колчака. Сибиряками возбуждалось даже ходатайство о предоставлении тов. Рудому ордена трудового знамени. Тов. Фомин, выполнивший с блестящим успехом возложенную на него задачу вывоза нефти из Баку, входит в Наркомпуть в качестве члена Коллегии. Начальником главного управления путей сообщения остается тов. Борисов. Все эти товарищи, за исключением тов. Фомина, железнодорожные рабочие, стоящие во главе одной из важнейших отраслей нашего хозяйства, благодаря своей энергии и дарованию.

Я полагаю, заканчивает речь тов. Троцкий, что, при поддержке полуторамиллионной массы рабочих железнодорожного и водного транспорта, дальнейшее развитие нашего транспорта обеспечено, а его задачи неизмеримы и необ'ятны. Вопросы электрификации страны, ее индустриализация требуют развития транспорта. Коммунизм будет строиться на величайшей подвижности. Крестьянство в массе оставалось прикрепленным к своей полосе, как крот к своей норе. Коммунизм должен оторвать крестьян от своих нор, крестьяне захотят все посмотреть, все богатства и своей и чужой страны и транспорт откроет том, чем он должен быть. Он станет перевозить богатства для человека, но также и человека, который пожелает увидеть все духовные и материальные богатства всего мира.

И поэтому, если в ближайшую зиму нам грозят снежные заносы и придется призвать крестьянство для очистки путей, мы скажем крестьянину, призывному в значительной мере смотреть на железные дороги, как на нечто ему [illegible] [illegible]. Тебе дано, но, очищая железнодорожные рельсы, ты даешь только аванс под то, что коммунизм тебе вернет, а он тебя освободит от кабалы в своей полосе, сделает тебя свободным, просветит и ты поймешь, что ты являешься не только гражданином полосы, а парнем своей страны, просвещенным парнем всей вселенной».

Доклад т. Емшанова.

— Основной задачей железнодорожного и водного транспорта,—начинает тов Емшанов,—является выполнение перевозок, и при обследовании нашего транспорта мы должны прежде всего выяснить, сколько перевозится грузов, с какой скоростью, насколько безопасно и насколько экономно в смысле расходования подвижного состава. И, как видно из отчета Н. К. П. С. за 1920 г., мы должны констатировать несомненное улучшение нашей работы по транспорту, улучшение как качественное, так и количественное.

Прежде всего, 1920 г. дал нам значительное увеличение нашей железнодорожной сети; если к началу года общее ее протяжение равнялось 36 тыс. верст, то к концу года оно достигло 60 тыс. верст. Работа жел. дор. в области погрузки также значительно улучшилась: в начале года сеть грузила 6 тыс. вагонов, в настоящее время она грузит свыше 12 тыс. вагонов в сутки. Сильно возросло также количество паровозов, которое на последнее отчетное число достигает цифры 17.700 и вагонов 419 тысяч. Одновременно усиливается быстрота движения и интенсивность погрузки, т.-е. количество груженых вагонов на 1 версту сети: в начале года это количество выражалось в цифре 0,12, в настоящее же время — 0,28, т.-е. интенсивность погрузки увеличилась на 90%; то же самое следует сказать о пробеге наших паровозов; непроизводительный пробег паровозов в настоящем году также значительно сократился. Процентное отношение непроизводительного пробега к производительному в начале года составляло 5,6, в настоящее же время только 2,7. Значительно уменьшилось и количество маневровых паровозов: общий пробег маневровых паровозов по отношению к общему пробегу паровозов уменьшился с января по настоящее время с 37 до 20%. Улучшение работы подвижного состава мы можем констатировать и на основании данных о среднем суточном пробеге наших груженых вагонов: в январе этот пробег составлял 23 версты, в настоящее время он достигает 42½ вер.; тот же вывод можно сделать и по отношению к пробегу рабочего паровоза: в начале года нагруженный паровоз делал 62 вер. в сутки, в настоящее время он делает 80½ вер. Вместе с тем увеличивается количество перевезенных грузов, приходящееся на один паровоз: в начале года на каждый рабочий паровоз приходится 11½ тыс. п. груза, на 1 же ноября—19½ тыс. пуд. Таким образом, несмотря на все тяжелые условия, сопровождающие ремонт нашего транспорта, мы должны констатировать несомненное улучшение состояния нашего подвижного состава. Условия же работы наших ремонтных мастерских вам, вероятно, известны. Наши мастерские в большинстве случаев разрушены. Многие, несмотря на наступление зимы, не имеют крыш и оконных стекол. Оборудование мастерских, в недавнее время к нам перешедших, разрушено, и наиболее важные части станков потеряны или [illegible] [illegible]. Одним из [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]ся на понижении успешности ремонта подвижного состава, является частая переброска паровозов с одного конца страны в другой, вызываемая потребностями военного времени. И тем не менее, мы должны сказать, что справляемся с теми заданиями, которые даны нам приказом № 1042. В начале настоящего года у нас было 3,833 здоровых паровоза, в настоящее же время мы имеем их в своем распоряжении уже 7.461. Фронт ремонта паровозов за это время значительно расширился: если в январе мы ремонтировали одновременно 2,007 паровозов, то сейчас мы ремонтируем 4,658. В январе мы отремонтировали 258 паровозов, последний же пока месяц ремонта дал 728 отремонтированных паровозов против задания этого месяца в 719. Это улучшение дела ремонта паровозов дало нам возможность отменить приказ о перевозке в 9 миллионов, о чем здесь уже говорил тов. Троцкий. Блестящее выполнение приказа 1042 дало нам возможность повысить на 1921 год программу выпуска, и если транспортные заводы дадут нам возможность с этой программой справиться, то мы можем с уверенностью сказать, что срок восстановления нашего паровозного хозяйства сократится с 4½ до 3½, а может быть, и до 3-х лет.

Несколько иначе обстоит дело с нашим вагонным хозяйством. Несмотря на то, что ремонт вагонов идет так же блестяще, как ремонт паровозов, количество больных вагонов увеличивается и достигает сейчас 23%. Основной причиной такого положения вещей является получение большого количества больных вагонов от противника, который при отступлении сжигал и калечил тысячи вагонов. Другой, не менее важной причиной, обусловливающей высокий процент больных вагонов, является отсутствие различных материалов и прежде всего, медницких, т.-е. материалов, идущих на подбивку букс. И все же—выполнение ремонта вагонов по приказу № 1157 идет не хуже, чем выполнение ремонта паровозов по приказу № 1042. В январе мы выпустили по всем железным дорогам из ремонта 1410 вагонов, в октябре же—9.800, а в ноябре—9.938. С ноября мы, вместо 8.618 ваг., согласно заданию приказа № 1157, даем задание в 9.800 ваг. в месяц, и вы [illegible], что уже в первый же месяц задание это превышено выполнением. Необходимо отметить, что дальнейшая успешность ремонта паровозов и вагонов находится в прямой зависимости от работы ударных транспортных заводов от того, как эти заводы будут снабжать материалами, запасными частями и металлами.

Одним из важных условий нормальной работы транспорта является работа телеграфной связи. Наша телеграфная связь подверглась колоссальным разрушениям: 909 вер. телеграфной линии были совершенно разрушены противником, тысячи телеграфных и телефонных аппаратов были уничтожены или увезены. Но и все наше телеграфное оборудование пришло в настоящее время в очень тяжелое состояние. Это ухудшение достигло особенной остроты вследствие прекращения доступа к нам из-за границы электротехнических принадлежностей. В настоящее время из общего количества телеграфных аппаратов в 38 тыс. штук на всю сеть Республики мы имеем 32½ тыс., требующих капитального ремонта; из 10 тыс. наличных телеграфных аппаратов требуют капитального ремонта 8 тыс., т.-е. точно также около 80% всего наличия. В еще более тяжелом состоянии находится электрожезловая сигнализация, которая вся полностью требует ремонта. Учитывая все наши ремонтные средства, материалы, рабочую силу, мы составили план восстановления нашего телеграфного хозяйства в течение двух лет, начиная с 1 января 1921 г.

Необходимо отметить далее критическое состояние верхнего строения железнодорожного пути. С самого начала войны 1914 г. во многих местах почти прекратилась сплошная смена шпал, стрелочных переводов, негодных рельс. К концу настоящего года мы имеем верхнее строение путей в катастрофическом состоянии. Перед нами стоит задача капитального ремонта всего этого строения; план такого ремонта в настоящее время составляется и рассчитывается на 5 лет. Далее вопрос о защищенности наших жел. дорог от снежных заносов в предстоящие зимние месяцы также имеет громадное значение. Мы уже имеем сведения о том, что в Туркестанском округе из-за снежных заносов прекратилось движение поездов на двух перегонах. Такие же сведения об угрозе заносов железнодорожному движению мы получаем из других округов. Необходимость борьбы со снегом встает перед нами во всей своей остроте. Снегоочистителями на предстоящую зиму мы обеспечены; но снегоочистители не могут быть применены повсюду. В целом ряде участков необходимо применение живой рабочей силы для очистки путей.

Наша потребность в рабочей силе для очистки ж.-д. путей от снега выражается в цифре 120 тыс. человек; конечно, эта величина является переменной и находится в зависимости от размера и силы снежных заносов. Но в общем и целом такое требование на рабочую силу Комиссариат Путей Сообщения должен будет через свои местные органы пред'явить исполкомам, и если на места не будет дано рабочей силы в потребном размере, то нетрудно видеть, что все достигнутые результаты в смысле улучшения работы подвижного состава зимой могут быть сорваны. Не блестяще обстоит дело на зиму и с лопатами. Нам недостает свыше 2½ милл. лопат; к 1-му декабря Главлеском должен был дать 1,200 тыс. лопат, а дал всего лишь 600 тыс. Эти цифры [illegible] [illegible], что в [illegible] снежных месяцев, февраля и марта, мы можем оказаться с рабочей силой, но без лопат.

Не меньшее значение имеет снабжение ж. д. топливом. До сих пор преобладающим видом топлива на ж. д. все еще продолжают служить дрова. До настоящего времени снабжение ж. д. дровами нельзя было признать удовлетворительным. Из общей потребности дорог в 250 тыс. куб. саж. дров ежемесячно мы имеем всего лишь 230 тыс. куб. саж. Самые дрова, подвозимые к ж. д., весьма неудовлетворительны по своему качеству, ибо в некоторых случаях содержат до 30% влаги. Паровозы же, отапливаемые такими сырыми дровами, чрезвычайно быстро изнашиваются, выходят из строя, требуя капитального ремонта.

Не менее тяжело положение со вторым видом нашего топлива—углем. В настоящее время мы имеем сведения, что главный источник угля—Сибирский Бассейн дает все меньше и меньше. Донецкий бассейн до сих пор не может справиться с обслуживанием ж. д., и в самое последнее время на некоторых юго-восточных участках из-за отсутствия топлива прекращалось движение. Кроме того, что угольное топливо дается нам в недостаточном виде, оно также мало удовлетворительно по своему качеству и тяжело отражается на состоянии паровозов.

Наиболее удовлетворительно положение с третьим видом топлива—нефтью. Можно считать, что нефтяным топливом мы на предстоящий год, до начала навигации, обеспечены. С делом переоборудования паровозов на нефтяное топливо мы также справляемся. 1580 паровозов уже переделано, переделка остальных 400 будет закончена к 15-му января.

Что касается снабжения дорог запасными частями, металлами и материалами, то это снабжение до сих пор не достигает более 30% потребности.

Очень тяжело обстоит дело с обмундированием работников транспорта: в среднем оно выражается в 5% общей потребности. С'езд должен знать, что железнодорожные работники разуты и раздеты. В настоящее время, правда, мы имеем уверенность, что железнодорожникам и водникам будет передана часть запасов Красной армии.

Переходя к вопросу о работе водного транспорта, необходимо отметить, что по количеству перевезенных грузов эта работа значительно улучшилась по сравнению с 1919 г.: в настоящем году перевезено 582 милл., а в прошлом году только 340 милл. Вопрос о ремонте водного транспорта здесь не может быть пока освещен за недостатком статистических данных. Те данные, которые имеются в нашем распоряжении, дают нам уверенность заявить, что если снабжение водного транспорта металлами и материалами не ухудшится, то программа судоремонта будет с начала навигации выполнена; эта программа составлена таким образом, что количество судов в 1921 г. должно быть ни в коем случае не меньшим, чем в 1920 г.

В заключение нужно сказать, что административный аппарат нашего транспорта сформировался окончательно. Его органы управляют уже на деле, а не только на бумаге. Весь аппарат достаточно окреп, и дальнейшей задачей руководителей транспорта является его совершенствование. Другой задачей является распространение плановой работы на все отрасли транспорта—как железнодорожного, так и водного.

Здесь еще раз нужно сказать, что на ряду с нормализацией работы на транспорте не менее важным является вопрос о научной организации труда, в частности о научной организации нашего транспортного аппарата. Если нельзя провести, конечно, в жизнь всего того, что говорится в книгах о тейлоризме, то улучшить то, что мы имеем, лучше использовать рабочую силу и подвижной состав, находящийся в нашем распоряжении—мы должны поставить задачей завтрашнего дня. Достаточно сказать, что по обследованию николаевского узла, произведенному инж. Васильевым, выяснилось, что из 6-ти суток нахождения груженого вагона в узле четверо суток он находится в ожидании разгрузки и, таким образом, стоит под работой только одну треть всего времени. Аналогичным образом обстоит дело и с паровозами, жизнь которых мы используем на одну четвертую часть. И, наконец, обследования работ наших мастерских показывают нам, что имеющиеся у нас оборудование и рабочую силу мы используем максимум на 40—50%.

И задачи рационализации использования стоят поэтому перед нами так же широко и остро, как задачи нормализации. Эти задачи будут [illegible] [illegible], если вспомнить, что мы еще долгое время будем жить за счет своих собственных сил, пока не получим нового подвижного состава из-за границы. Но и после этого мы должны будем распоряжаться этим подвижным составом самым хозяйственным способом, вырабатывать же методы такого использования следует начать уже сейчас. Необходимо отметить, что принципы эксплоатации подвижного состава, которые применяются и будут применяться нами по отношению к ж.-д. транспорту, в равной мере, по мнению компетентных железнодорожников и водников, применимы и для водных путей. Опыт сибирского округа путей сообщения, о котором здесь упоминалось, подтверждает, что при [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] проведению этих принципов в жизнь в будущем году будут в значительной степени разрешаться. Не следует смущаться некоторыми организационными ошибками, которые могут быть вызваны новизной дела: нужно как можно скорее организовать весь наш транспорт, как единую отрасль народного хозяйства. И если мы поставим себе эти конкретные задачи и сумеем удовлетворительно разрешить их, то этим самым железнодорожники и водники восстановят хозяйство страны и приблизят час нашей окончательной победы на трудовом фронте.

После доклада тов. Емшанова пленарное заседание с'езда было закрыто; после небольшого перерыва начались заседания коммунистической фракции с'езда.

6-й день.

Утреннее заседание пленума.

Тов. Сафронов от имени Президиума предлагает принять следующий порядок дня: 1) Обсуждение вопроса о хозяйственном строительстве, 2) земельный вопрос, 3) доклад Зиновьева о советском строительстве. Предложение принимается и слово предоставляется т. Рыкову.

Речь т. Рыкова.

Тов. Рыков оглашает проект декрета об об'единении экономических органов на местах, затем декрет о фондах снабжения и переходит к декрету о тяжелой индустрии, отметив, что по плану хозяйства тяжелая индустрия должна играть преимущественную роль, ибо без усиления добычи угля и металла невозможно восстановление остальных отраслей нашего хозяйства.

В качестве особого пункта выдвигается вопрос о Донецком районе. Повышение добычи угля будет зависеть всецело от улучшения оборудования и упорядочения электрического хозяйства в Донецком районе.

Огласив проект декрета тяжелой индустрии, тов. Рыков предлагает С'езду принять еще одно постановление по установлению ордена трудового красного знамени.

— Начиная с настоящего С'езда,—говорит он,—подвиг в области экономического строительства должен быть отмечен перед всеми трудящимися. После прений и заключительного слова тов. Рыкова, председатель тов. Калинин, ставит на голосование оглашенные тов. Рыковым декреты, которые С'ездом принимаются.

Постановлений с'езда.

ЗЕМЕЛЬНЫЙ ВОПРОС.

В секции в законопроект по земельному вопросу был внесен целый ряд поправок, но в общем и целом был принят. Тов. Теодорович читает поправку. Слово от имени российской социал-демократической партии получает Далин.

Речь Далина.

Далин заявляет, что в настоящее время политика Советской власти поворачивается к нам той стороной, которая была наиболее неудачна, а именно своим экономическим строительством. Оратор особенно останавливается на трудности организовать сельское хозяйство, так как это [illegible] [illegible] тов. Теодорович. Трудно будет заставить крестьян заполнять анкеты, давать каждый месяц статистические сведения, а без таковых нельзя будет регулировать об'единенные мелкие крестьянские хозяйства. Далее оратор касается тех излишков, которые остаются у крестьян после выполнения разверстки. По его мнению, если предоставить крестьянам право свободно распоряжаться тем, что остается у них после разверстки, это послужило бы сильным импульсом к тому, чтобы крестьяне стремились к расширению своего производства (возгласы с мест: «Плач о Сухаревке»). В заключение гражд. Далин оглашает резолюцию соц.-дем. партии по земельному вопросу.

Речь т. Богуславского.

Тов. Богуславский заявляет, что декрет, который сейчас рассматривается С'ездом, тщательно подготавливался и обсуждался в 11-ти комиссиях представителями С'езда.

Гражд. Далин опасается, что советская организация сельского хозяйства задача слишком большая и непосильная. Если бы мы с самого начала революции слушали советы Далиных, Данов и Мартовых, то в этом зале заседали бы не мы с вами, а другие силы, т.-е. генералы Корниловы, Богаевские и меньшевики.

Тов. Богуславский заканчивает:

— Отстаньте вы от трудящихся России, от рабочих и крестьян со своими советами: храни нас бог от этаких друзей, а с врагами мы сами справимся.

После прекращения прений слово для предложения получает тов. Коллонтай.

Речь т. Коллонтай.

Встреченная бурей аплодисментов, тов. Коллонтай отмечает, что в деле возрождения хозяйства необходимо учесть и работу женщины—работницы и крестьянки.

Необходимо провести целый ряд практических мероприятий, которые помогли бы освободить громадное количество женской рабочей силы от непроизводительного домашнего труда и бросить на восстановление хозяйства.

Тов. Коллонтай подробно останавливается на некоторых из этих мероприятий, особенно подчеркивая вопрос об охране младенчества и материнства.

— В целой Советской России,—говорит тов. Коллонтай,—до сих пор заботами государства пользуются всего 140 тыс. младенцев, и то [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]

...бетицы. Необходимо принять конкретные меры к тому, чтобы законодательство об охране материнства было вполне проведено в жизнь и чтобы огромная часть трудовых женщин могла быть использована на восстановление народного хозяйства.

В заключение тов. Коллонтай оглашает соответствующую резолюцию, которую предлагает С'езду принять, как проявление моральной и технической поддержки инициативы работниц и крестьянок в деле преобразования быта.

Резолюция т. Коллонтай принимается и передается в Президиум для окончательного редактирования.

Слово для доклада о советском строительстве и о борьбе с бюрократизмом предоставляется т. Зиновьеву.

Доклад т. Зиновьева.

Тов. Зиновьев сделал доклад об улучшении деятельности советских органов в центре и на местах и о борьбе с бюрократизмом.

— Мы переходим,—говорит тов. Зиновьев,—к вопросу о том, что надо предпринять для улучшения и оживления деятельности советских органов, чтобы мы могли выполнить те гигантские задачи, которые приняты у нас в целом ряде резолюций.

Три года Советская Россия была занята не столько тем, что устраивала советский коммунистический «рай», а сколько тем, что боролась за свое существование. Мобилизация всего лучшего, что у нас было, для того, чтобы отбиться от нашествий Антанты и внутренней контр-революции, в том числе и гг. меньшевиков, само собой понятно, вызвала нехватку рабочих рук на каждом шагу: и в нашем советском строительстве, и в нашей хозяйственной работе.

Беда не в том, что мы за три го[да] ... [illegible]

...тания которой занимает шестую часть мира, чем вся территория, занимаемая Советской властью охватывает шестую часть мира. Мы создали эту советскую республику, в основных чертах создали план работы и добились того, что законы наши исполняются и что Советы прочно вошли в быт народа, признаны, стали повседневностью.

Далее тов. Зиновьев оглашает план кадетов вралых бесов о том, как они думают осчастливить Россию в случае, если вернется учредилка и господа эсеры будут управлять нашей Россией.

В этом документе сподручные Антанты признают: «Большевистское население должно быть [illegible] как живой ... [illegible] ... что выкорчевать их значило бы увеличить хаос и экономическую разруху.

Знаменательно то, что наши противники вынуждены признать, что Советы стали бытом, корнями вросли в глубь российского чернозема.

Затем тов. Зиновьев приводит ряд цифр, характеризующих слабые и сильные стороны Советов.

За три года советской работы у нас по неполным сведениям состоялось 1,279 губернских и уездных с'ездов, на которых участвовало 124,230 человек.

Состав губисполкомов типичных губерний за первую половину 1920 года был таков: 87,5% коммунистов и 12,5% беспартийных. За вторую половину 1920 года мы имеем данные по 13-ти губерниям, которые дают уже 91% коммунистов. Наши губисполкомы имели (по этим 13-ти губерниям) 3,1 заседаний в месяц. Что касается поездок членов губисполкомов на места, то их приходится полторы поездки на месяц. Данные за июль и сентябрь 1920 г., которые охватывают 30 губер[ний] ... [illegible]

[illegible]

Россия и Румыния.

ОТ НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ПО ИНОСТРАННЫМ ДЕЛАМ.

[illegible]

Партийно-коммунистическое строительство в Италии.

[illegible]

К возобновлению торговых сношений.

МНЕНИЕ «ДЕЙЛИ НЬЮС».

[illegible]

РОССИЯ И ЛАТВИЯ.

[illegible]

ЕДИНСТВЕННОЕ СРЕДСТВО.

[illegible]

ТРЕБОВАНИЯ БЕЗРАБОТНЫХ В ЛОНДОНЕ.

[illegible]

Телеграммы.

ПОЛЬСКО-ЛИТОВСКИЙ КОНФЛИКТ. НЕ ВОЗЬМУТ ВОЙСК В ВИЛЬНО.

[illegible]

Вечернее заседание.

[illegible]

Среди союзников.

ВИВИАНИ О РОССИИ.

РИГА, 27 декабря. В белогвардейском «Руле» от 22-го декабря, опубликована из речи Вивиани, произнесенной им на заседании Лиги Наций 15-го декабря, часть, относящаяся к России: «Что касается вопроса, может ли Россия теперь или в будущем войти в состав Лиги Наций, то позвольте мне сказать, что я об этом ничего не знаю, и будет ли она в состоянии войти завтра, мне неизвестно. В состоянии ли она это сделать сегодня, это зависит не от нас, а от нее. Разве не всем известно, с какой иронией относится к нашим совещаниям Советская Россия? Разве мы не знаем, что большевики рассматривают Лигу Наций, как буржуазную организацию, созданную исключительно для упрочения в мире этого злого начала? Неужели мы должны капитулировать перед большевизмом потому, что он не оказывает нам чести войти в нашу среду?». (РОСТА).

В Германии.

СМЕРТЬ ЛЕГИНА.

НАУЭН, 27 декабря. (Радио). В воскресенье скончался 59 лет от роду председатель «Всеобщего германского об'единения профессиональных союзов» Карл Легин. (РОСТА).

Во Франции.

С'ЕЗД СОЦИАЛИСТОВ.

ЛИОН, 28 декабря. (Радио). Оживившиеся с большим нетерпением дебаты на конгрессе в Туре по вопросу о присоединении к III Интернационалу, отложенные вследствие принятого решения предварительно выслушать делегатов с мест, начались только в 6 часов вечера в воскресенье. Первым выступал парижский де[легат] ... [illegible]

В Англии.

ЛЛОЙД-ДЖОРДЖ О БЕЗРАБОТИЦЕ.

РИГА, 27 декабря. «Дейче Альгемейне Цейтунг» сообщает из Лондона от 22-го декабря, что Ллойд-Джордж, выступив в палате по вопросу о безработице в Англии, заявил, что за исключением Франции, безработица во всех решительно странах достигла больших размеров, чем в Англии. В настоящее время в промышленности Англии занято на один миллион рабочих более, чем в 1914 г.: тем не менее без эмиграции дело не обойдется. Но если принять во внимание, что волна эмиграции из Англии направляется почти исключительно в заокеанские владения Великобритании, то соединенное королевство, таким образом, фактически не теряет ни одной пары рабочих рук. (РОСТА).

В Америке.

УСПЕХИ БОЛЬШЕВИЗМА.

РИГА, 27 декабря. «Последние Новости» от 24 декабря сообщают из Америки, что, по сведениям из Вашингтона, по всей Северной Америке большевики развивают чрезвычайно энергичную пропаганду. В числе учебных заведений имеются школы, в которых, по приблизительному подсчету, до 20% учащихся уже записалось в коммунистические ячейки. (РОСТА).

ПЛАНЫ ГАРДИНГА.

РИГА, 27 декабря. Агентство «Эксчейндж» сообщает из Огайо от 20 дек., что Гардинг окончательно решил игнорировать версальский договор и Лигу Наций. Его планы таковы: Сепаратный мир с Германией, переговоры о пред'явлении Соединенными Штатами претензий по поводу погибших судов и о конфиска[ции] ... [illegible]

На Дальнем Востоке.

ПРОЕКТ ДОГОВОРА КИТАЯ С Д.В.Р.

[illegible]

ХРОНИКА.

[illegible]

СЕГОДНЯ В ТЕАТРАХ:

[illegible]

Партийная жизнь.

К ДНЮ «КРАСНОЙ КАЗАРМЫ».

[illegible]

Рабочая жизнь.

ЧЕСТВОВАНИЕ ГЕРОЕВ ТРУДА НА Ж.-Д.

16-го декабря, в 8 час. вечера, в переполненном помещении ж.-д. народного дома состоялось торжественное чествование учкпрофсожем своих героев труда.

Собрание было открыто т. Куритаиковым.

На сцене представители учкпрофсожа, учполита, железнодорожной ячейки Р. К. П. и молодежи.

Тов. Куритаиков просит героев труда: Соломова, Шарапова и Павлова занять почетные места в президиуме.

Под аплодисменты присутствующих и «Интернационала», исполненного оркестром духовой музыки, они входят на сцену и занимают почетные места.

В начале зачитывается живая газета, в которой принимают участие тов. Фомичев и Новоселов.

Затем, начинается самое чествование. С речами и приветствиями выступают представители учкпрофсожа и других ж.-д. организаций: т.т.: Куритаиков, Полянский, Кашралов, Княжьков, Шмыгов, Егоров и Новоселов.

Ораторы в своих речах выясняют глубокий смысл и значение происходящего чествования героев труда. Еще недавно этих рабочих стоявшая буржуазия, более испачкать свои костюмы об их засаленные куртки, и теперь они, эти простые и незаметные, но великие люди, сидят у нас на почетном месте. Советская власть—власть трудящихся воздает героям труда должное. И какая разница между этим скромным пролетарским чествованием своих героев и чествованиями буржуазией своих юбиляров, сопровождавшимися пьянством и обжорством.

После речей ораторов, т. Капралов ... [illegible]

...прерывно, без прогулов, 23 года. Из них: 15 лет кровельщиком, 5 лет слесарем и 3 года по водоснабжению.

Иван Васильевич Павлов, 46 лет. Крестьянин ... уезда. С 9-ти лет пошел на заработки и работал в юные годы в кузнице. 20-ти лет был взят на военную службу, где пробыл до 24-х лет.

После военной службы т. Павлов в течение трех лет работал на механическом заводе.

В 1900 году он поступил на жел. дорогу, где 12 лет работал кузнецом и слесарем.

В 1915 году за подпольную политработу царским судом был лишен прав, пробыл три года в тюрьме, был сослан на принудительные работы.

С начала революции он опять возвратился на жел. дорогу, где работает до настоящего времени. Всего на жел. дороге т. П. работал 20 лет. Прогулов за ним не числится.

Усман Шарапов, 52 лет. С 11-ти лет был рассыльным, 15 лет служил и столяром, 21 году был призван на военную службу, на которой пробыл до 25 лет. В 1893 году поступил дровокладом на железную дорогу, где и работает беспрерывно до настоящего времени. Всего на железной дороге проработал 27 лет и за это время за ним не было ни одного прогула.

Почетные адреса.

После оглашения биографии, героям труда были прочитаны от учкпрофсожа почетные адреса с выражением благодарности за примерную работу.

По прочтении адресов, т. Капралов огласил постановление учкпрофсожа, выдать ж.-д. героям труда френчи и установить для них усиленный паек.

[illegible]

ИЗВЕЩЕНИЯ.

Извещения принимаются только до 7 час. веч.

[illegible]

ПАРТИЙНЫЕ.

[illegible]

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ.

[illegible]

РАЗНЫЕ.

[illegible]

[illegible]